

PUBLIKASI ILMIAH

PERAN PEMERINTAH DAERAH PROPINSI KALIMANTAN BARAT DALAM PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI AIR TERKAIT DENGAN PEMBERIAN IZIN TRAYEK/IZIN OPERASIONAL BAGI KAPAL PEDALAMAN LINTAS KABUPATEN/KOTA.

Oleh :

JASMAN,S.St.Pi

A.202113010

Pembimbing I :Prof. Dr. Garuda Wiko,SH.,M.Si.

Pembimbing II :Mawardi, SH., M.Hum

ABSTRACT

This thesis discusses the role of the local government of West Kalimantan Province in the development of water transport systems associated with the provision of route permits / operating permit for inland vessels inland across districts / cities. From the research we concluded that: Transportasi River has the potential to be developed in West Kalimantan. Transportasi development in the Kapuas River, West Kalimantan require a comprehensive study to look at the various aspects that are at the Kapuas river, such as: laulintas conditions, traffic volume, passenger characteristics, ownership of transport operations, condition of physical infrastructure transportasi, and institutional transport air. Pelaksanaan granting route permits / operating permit for inland vessels cross the Regency / City in West Kalimantan conducted in accordance with Kepmenhub KM. 73 Year 2004 Jo Permenhub No. 58 of 2007, and West Kalimantan Provincial Regulation No. 9 of 2007, where the licensing authority in the hands of the Governor. While the Port Administrator authority concerns only ships that pass through the sea, not including transport stream, lake and ferry. Factors affecting the implementation of the licensing route / operational licenses for inland vessels cross the Regency / City in West Kalimantan is associated with the authority of the Port Administration, among others: Because of the geographical area between the Rasau jaya with Trunk Bay across the river and the sea, Each party has not understood authorities in accordance with the provisions of, and lack of coordination between the Department of Transportation, Communications and Information Technology of West Kalimantan Province with Port Administrator / Administrative Office Pelabuhan. Upaya carried out by agencies of the overlap in the provision of route permits / operating permit for inland vessels cross regencies / cities in Kalimantan West, is to: Conduct coordination meetings with related agencies and associations Gapasdap (Association of Transport River Lake Crossing), Conducting socialization to entrepreneurs / owners of inland vessels if there are rules that new, Monitoring of the condition of the infrastructure continuously , increase the knowledge and skills of human resources in the field of transport streams, lakes and crossings and Conduct a review on the ground and examine issues of conflict.

Keywords: systems development, water transport, and licensing

ABSTRAK

Tesis ini membahas peran pemerintah daerah Propinsi Kalimantan Barat dalam pengembangan sistem transportasi air terkait dengan pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman pedalaman lintas kabupaten/kota. Dari hasil penelitian diperoleh kesimpulan, bahwa :Transportasi Sungai sangat berpotensi untuk dikembangkan di Kalimantan Barat. Pengembangan transportasi di sungai Kapuas, Kalimantan Barat memerlukan studi yang komprehensif dengan melihat berbagai aspek yang berada pada sungai kapuas, seperti: kondisi laulintas, volume lalu-lintas, karakteristik penumpang, kepemilikan operasi angkutan, kondisi prasarana fisik transportasi, serta kelembagaan angkutan air. Pelaksanaan Pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di Kalimantan Barat dilaksanakan sesuai dengan Kepmenhub Nomor KM. 73 Tahun 2004 Jo Permenhub Nomor 58 Tahun 2007, dan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 9 Tahun 2007, di mana kewenangan pemberian izin berada di tangan Gubernur. Sedangkan kewenangan Administrator Pelabuhan hanya menyangkut kapal-kapal yang melewati laut saja, tidak termasuk angkutan sungai, danau, dan penyeberangan. Faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di Kalimantan Barat dikaitkan dengan kewenangan Administrator Pelabuhan, antara lain: Karena faktor geografis Wilayah antara Rasau Jaya dengan Teluk Batang melintasi sungai dan laut, Masing-masing pihak belum memahami kewenangan sesuai dengan ketentuan, dan Kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalbar dengan Administrator Pelabuhan/Kantor Administrasi Pelabuhan. Upaya yang dilakukan oleh instansi terhadap tumpang tindih dalam pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di wilayah Kalimantan Barat, adalah dengan: Melakukan rapat-rapat koordinasi dengan Instansi terkait dan Asosiasi Gapasdap (Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan), Melakukan sosialisasi kepada Pengusaha/pemilik kapal pedalaman bila ada peraturan-peraturan yang baru, Melakukan monitoring tentang kondisi prasarana secara kontinue, Meningkatkan pengetahuan dan keterampilan SDM di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan dan Melakukan peninjauan di lapangan dan mengkaji masalah yang menjadi konflik.

Latar Belakang

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan sangat dituntut dalam peranannya dalam roda pembangunan negara. Pada dasarnya fungsi dari sistem transportasi beserta sarana dan fasilitasnya adalah sebagai elemen yang menghubungkan titik-titik yang terpisah di dalam ruang dengan berbagai mekanisme yang terdapat di dalamnya.

Kalimantan Barat yang berpenduduk 3,27 juta jiwa menempati wilayah seluas 146.807 km² mempunyai kepadatan rata-rata 25 jiwa/kilometer persegi. Propinsi Seribu Sungai ini sangat didominasi dengan transportasi airnya didukung keberadaan sungai-sungai besar di propinsi tersebut. Julukan ini selaras dengan kondisi geografis Propinsi Kalimantan Barat yang mempunyai ratusan sungai besar dan kecil diantaranya dapat dan sering dilayari. Beberapa sungai besar saat ini masih merupakan urat nadi dan jalur utama untuk angkutan daerah pedalaman, walaupun prasarana jalan darat telah dapat menjangkau sebagian besar kecamatan. Sungai besar utama adalah Sungai Kapuas yang merupakan sungai terpanjang di Indonesia yaitu 1.806 km yang mana sepanjang 942 km dapat dilayari.

Wilayah Kalimantan Barat banyak dialiri sungai dan anak sungai, hal ini yang menyebabkan angkutan sungai dapat menjangkau ke tempat-tempat yang relatif jauh dari pusat kota. Karena itu pula angkutan sungai/danau/pedalaman sangat penting perannya untuk menjamin kelancaran kegiatan ekonomi dan masyarakat lainnya.

Banyak jenis kendaraan pedalaman yang dikenal di Kalbar antara lain sampan/perahu, bandung, tongkang dan beberapa jenis kendaraan lainnya baik bermesin maupun tidak. Akan tetapi jumlah kendaraan ini dari tahun ke tahun

semakin berkurang. Ini karena dampak dibukanya jalan-jalan darat menuju pelosok-pelosok Kalbar. Keadaan ini memerlukan penanganan secara simultan mulai dikembangkan sistem transportasi sungai sebagai intergal dari sistem transportasi secara keseluruhan.

Dalam rangka menyusun sistem transportasi air yang terintegratif (terpadu) dengan moda transportasi lainnya sepanjang koridor Kapuas, dilakukan studi penyusunan Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Air di Koridor Kapuas. Kawasan yang termasuk dalam koridor kapuas meliputi Kota Pontianak dan empat kabupaten yaitu Pontianak, Sanggau, Sintang dan Pustusibu. Wilayah-wilayah tersebut terkait dalam suatu jaringan transportasi khususnya terlintas Sungai Kapuas.

Belum adanya wadah pengelolaan bersama diharapkan akan memberikan gambaran dan masukan kepada para pihak perencana dan regulator untuk mengembangkan potensi wilayah. Aksesibilitas di daerah Kalimantan Barat masih tergolong sulit karena kondisi geografi dan penyebaran penduduk yang tidak merata sehingga ada beberapa daerah masih belum terjangkau oleh jalan darat.

Namun keberadaan sungai sebagai sarana penghubung antar daerah mendorong masyarakat banyak bermukim di daerah aliran sungai. masyarakat Kalimantan Barat sebagian besar bermatapencaharian petani dan berkebun. Strategi sebagai langkah kongkrit untuk bersama mengembangkan sarana dan prasarana transportasi air di dalam koridor kapuas. Pengembangan ini antara lain dengan perbaikan prasarana berupa dermaga, alur air dan aksesibilitas dari transportasi darat, sedangkan untuk sarannya adanya peningkatan kualitas pelayanan, kuantitas kapal/perahu. Usaha ini diharapkan

dapat mendorong perkembangan ekonomi masyarakat tepian sungai dan meningkatkan kepedulian pada pengusaha untuk ikut serta memperhatikan konservasi alam sepanjang alur Sungai Kapuas.

Transportasi air memiliki peran yang sangat penting di beberapa wilayah Indonesia yang memiliki wilayah perairan yang luas terutama pada daerah-daerah pedalaman yang tidak dapat terjangkau dengan transportasi darat. Pada saat ini perkembangan transportasi air mengalami penurunan pengguna akibat perkembangan transportasi darat yang pesat. Luas perairan yang dimiliki Indonesia seluas 7,9 km² bisa menjadikan Indonesia sebagai negara dengan basis kekuatan pelayaran kerakyatan untuk mengembangkan ekonominya. Namun sayangnya pelayaran Indonesia ini mendorong kekurangan devisa yang masuk disebabkan pembayaran ongkos pengiriman kepada perusahaan yang dimiliki oleh negara lain. Kekurangan ini menjadi kendala bagi perkembangan pelayaran di Indonesia.

Sistem transportasi air tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi umumnya, serta kegiatan-kegiatan lainnya yang dimiliki oleh daerah dan mempunyai proses perkembangan wilayah yang hendak memperluas jangkauan pemasaran dan pelayanan dalam menunjang berbagai sektor kegiatan sosial ekonomi di setiap titik serta merangsang timbulnya aktivitas-aktivitas baru dalam perekonomian daerah. Sistem lalu lintas sungai dan antar pulau di Indonesia merupakan salah satu sistem transportasi yang secara tradisional digunakan untuk berbagai kepentingan baik dari pedalaman (rural) menuju muara sungai dan selanjutnya akan disambung dengan lalu lintas kapal skala kecil antar pulau.

Dalam perencanaan, akan dilakukan perbaikan infrastruktur dan sarannya hingga pelayanan rakyat dapat kembali bangkit dan menjadi transportasi andalan

masyarakat pada wilayah-wilayah yang aksesibilitas ke wilayah lain harus melalui sungai.

Perkembangan transportasi darat dan transportasi air tidak selamanya merupakan suatu persaingan hal ini disebabkan adanya beberapa wilayah yang tidak dapat terjangkau dengan transportasi darat yaitu pada daerah-daerah pedalaman melihat letak daerah-daerah yang masih berupa kepulauan-kepulauan kecil. Banyak sungai yang mengalami pengeringan di musim kemarau sehingga tidak dapat dilayari sedangkan kondisi jalan darat banyak yang rusak diakibatkan beban berlebih yang diterima oleh jalan. Transportasi air banyak diandalkan bagi kalangan industri dan pertanian untuk membawa barang dagangan ke daerah-daerah pedalaman. Permasalahan lain yang muncul adalah menurunnya jumlah angkutan penumpang maupun barang dari tahun ke tahun. Penyelenggaraan transportasi air pedesaan di Indonesia masuk dalam sektor Pelayaran rakyat yang pelaksanaannya diatur dalam beberapa undang-undang atau peraturan dari pusat untuk memberikan arahan operasional di lapangan.

Pelaksanaan pembangunan sarana dan prasarana perhubungan laut, sungai, danau dan penyeberangan memerlukan perangkat hukum baik di tingkat pusat maupun daerah. Berkaitan dengan hal ini pemerintah telah mengeluarkan berbagai produk hukum yang digunakan sebagai pedoman dalam mewujudkan keselamatan pelayaran dan kelancaran arus lalu lintas angkutan laut, sungai, danau dan penyeberangan tersebut. Adapun produk hukum yang dimaksud antara lain adalah Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 sebagaimana telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1999 tentang Kenavigasian, Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan

Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, yang pelaksanaannya lebih lanjut diatur dengan keputusan Menteri serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Pelabuhan Darat.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan di atas, penanganan keselamatan pelayaran dan kelancaran arus lalu lintas angkutan laut, sungai, danau dan penyeberangan di Indonesia dilaksanakan oleh instansi pusat dan daerah dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Penanganan kapal angkutan laut dan kapal angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan ukuran GT. 7 ke atas ditangani oleh Administrator pelabuhan dan kepala kantor pelabuhan.
2. Penanganan kapal angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan ukuran GT. 7 ke bawah ditangani oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dan Dinas Perhubungan Provinsi.

Seiring dengan pelaksanaan otonomi daerah dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, terdapat beberapa kewenangan pemerintah yang diserahkan kepada daerah baik provinsi maupun kabupaten/kota. Hal ini ditindaklanjuti dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota sebagai pengganti Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom.

Isu mengenai otonomi daerah menunjukkan kewenangan pembinaan terhadap transportasi air ini di tangan daerah lokal melalui suatu asosiasi seperti GASDAP (Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai dan Penyeberangan) untuk tingkat kabupaten.

Kebijakan nasional membuat beberapa strategi kebijakan :

- a. Pengembangan jaringan pelayaran,
- b. Pengembangan prasarana,
- c. Modernisasi prasarana,
- d. Peningkatan pelayaran,

Di Indonesia terjadi kelangkaan pembiayaan untuk pengembangan prasarana transportasi air ini karena rendahnya daya beli masyarakat terhadap moda ini. Keadaan ini menyebabkan para investor kurang berminat terhadap usaha pengembangan tersebut.

Studi transportasi air perdesaan di Indonesia memberikan gambaran mengenai kondisi fisik dan infrastruktur serta fasilitas pada transportasi air dipedalaman. Dipandang dari sisi kebijakan, penerapan yang terjadi di daerah masih dikendalikan oleh pemerintah setempat. Pengaturan dari pemerintah masih mencakup untuk kapal-kapal pelayaran. Kepedulian ini akan memberikan pencerahan dalam pengembangan transportasi air perdesaan yang masih menjadi andalan bagi masyarakat Indonesia yang berdomisili di pulau-pulau terpencil.

Masalah terkait dengan kerjasama antar kabupaten dan kota di Kalimantan Barat mengindikasikan beberapa isu terkait dengan operasional dana kelembagaan yang ada saat ini. Beberapa permasalahan muncul namun solusi belum dapat diperoleh terbentur dengan adanya Undang-undang Otonomi

daerah. Kondisi ini menyebabkan semakin berlarutnya masalah dan menghambat dalam penyelenggaraan pembangunan di Koridor Kapuas.

Perkembangan transportasi di daerah ini menumpu pada sektor darat, air, dan udara. Kondisi geografis propinsi Kalimantan Barat yang wilayahnya banyak terdapat sungai besar yang dapat dilayari. Sungai Kapuas merupakan sungai yang terbesar menjadi urat nadi penyelenggaraan transportasi di propinsi ini. Masyarakat pedalaman yang bermukim di daerah sungai sangat mengandalkan keberadaan sarana dan prasarana air ini.

Permasalahan yang terjadi pada Sungai Kapuas yang melintasi banyak Kabupaten ini tidak bisa dianggap ringan, keberadaanya akan mempengaruhi kondisi antar wilayah dalam propinsi. Saat ini penurunan muka air Sungai Kapuas sudah berada kondisi yang mengkhawatirkan. Ini semakin ditunjukkan jumlah angkutan air yang menuju daerah hulu semakin menurun dari waktu ke waktu.

Keadaan ini perlu menjadi perhatian semua pihak mengingat peranan transportasi sungai ini terhadap mobilitas masyarakat dalam memeneuhi kebutuhan hidup masyarakat itu sendiri. Letak Kota Pontianak di hilir Sungai Kapuas mempunyai peranan penting dalam distribusi dan transfer penumpang maupun barang yang berasal dari hilir. Aktivitas dermaga Kapuas besar maupun Kapuas Kecil setiap harinya dipadati kegiatan turun naik penumpang dan bongkar muat barang. Ini memberikan kontribusi besar bagi pendapatan daerah. Pelabuhan induk Propinsi Kalimantan Barat juga terletak di hilir Sungai Kapuas yang merupakan terusan laut lepas. Sehingga tampak aktivitas di sepanjang dermaga di daerah hilir Sungai Kapuas ini ramai.

Dalam studi ini dilakukan survei lalulintas kapal dari hari-hari kerja dan hari libur untuk mengetahui fluktuasi lalulintas kapal harian rata-rata. Untuk dapat

mengetahui asal-tujuan pada kedua wilayah tersebut dilakukan dengan mencatat jumlah penumpang yang turun naik di sepanjang trayek. Selain itu dicatat juga berapa total waktu yang diperlukan untuk menurunkan dan menaikkan penumpang mulai dari titik awal trayek ke titik akhir trayek. Data ini dinilai penting, karena makin besar prosentase waktu yang dibutuhkan untuk turun naik penumpang merefleksikan keadaan buruknya kondisi dermaga, dan dekatnya jarak desa ke desa tempat berhenti penumpang sehingga waktu yang dibutuhkan untuk menepi dan naik turun penumpang menjadi banyak.

Volume lalu lintas yang melewati masing-masing Sungai yang disurvei menunjukkan kesibukan dari sungai tersebut. Sungai Kapuas menunjukkan volume lalu lintas yang besar dan variasi angkutan sungainya terdiri dari berbagai jenis motor air, yaitu speed boat, kapal barang, kapal penumpang, kapal bermotor, sampan bermotor dan tak bermotor. Kesibukan di sungai Kapuas terjadi pada jam 08:00 – 09:00 pagi dan 12:00 – 13:00 siang hari. Pola ini terlihat hampir setiap hari kecuali hari minggu. Di hari minggu pola pergerakan sungai agak berbeda. Pagi hari, volume lalu lintas meningkat dan selanjutnya akan menurun pada siang hari. Pada sore hari volume lalu lintas kembali meningkat.

Penumpang angkutan sungai di Sungai Kapuas mempunyai pola perjalanan teratur, baik itu harian ataupun mingguan. Angkutan sungai sebagai satu-satunya sarana transportasi menjadikan ketergantungan mobilitas mereka dengan angkutan sungai.

Sebagian besar mereka tidak setiap hari menggunakan angkutan air dengan alasan tidak adanya pilihan moda transportasi. Maksud perjalanan dengan menggunakan motor air adalah untuk berbelanja, kerja dan keperluan keluarga. Jenis kendaraan lain yang dimiliki berbeda untuk masing-masing

daerah. Saat ini kondisi sarana angkutan air berupa kapal motor belum memenuhi standart sehingga munculnya beberapa keluhan dari pengguna angkutan sungai, misalkan masalah kebisingan mesin motor air. Keluhan ini dinilai wajar karena mesin motor air umumnya terletak di bagian tengah-tengah motor air tanpa ada penutup mesin atau peredam suara. Selain kebisingan, masalah lain yang perlu menjadi perhatian adalah kondisi dermaga untuk naik turun penumpang.

Tanggapan mereka tentang deermaga yang dikelola pemerintah cukup baik hanya saja diperlukan ruang tunggu penumpang dan tingkatkan keamanan mereka terhaaaddap copet dikawasan dermaga tersebut.

Angkutan sungai di Kalimantan Barat pada umumnya dimiliki oleh orang perorang bukan oleh perusahaan. Meskipun dari orang-perorang tersebut mendirikan perusahaan angkutan sungai, namun pengaruh perorangannya tetap menonjol. Angkutan motor dibeli atau dipesan secara tunai dengan menggunakan uang pribadi tanpa menggunakan pinjaman bank. Ternyata pihak bank tidak dapat menerima motor air yang terbuat dari kayu sebagai jaminan Bank. Itulah sebabnya untuk membuat 1 kapal bervariasi tergantung dana yang dimiliki oleh si pembeli. Bagi pembeli yang memiliki modal cukup, pembuatan motor air bisa cepat. Namun bagi pembeli yang tidak memiliki modal cukup, maka pembuatan kapal menyesuaikan dengan dana yang diberikan kepada pembauat kapal.

Kapal baru sebelum dioperasikan harus didaftarkan terlebih dahulu ke Syahbandar untuk mendapatkan **Syarat Ukur**. Surat ukur memuat ukuran fisik kapal, data mesin dan kelayakan kapal secara keseluruhan. Berdasarkan surat ukur ini diterbitkan **Sertifikat Kesempurnaan Kapal**.

Ijin trayek diberikan kepada pemilik kapal apabila telah melengkapi :

- a. Sertifikat kesempurnaan kapal

- b. Ijin Usaha
- c. Rekomendasi dari Kepala Desa dimana trayek akan melewati desa tersebut
- d. Rekomendasi dari Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai Pedalaman (GAPASDAP)

Apabila ijin trayek telah dimiliki, maka kapal baru dapat dioperasikan sesuai dengan trayek yang diijinkan. Motor air dioperasikan/dibawa oleh Pemilik sendiri atau diserahkan ke Pengemudi (juragan). Juragan motor harus memiliki **Surat Tanda Kecakapan Nakhoda** (seperti SIM bagi pengemudi kendaraan bermotor di darat) yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota.

Pada umumnya, setiap motor air hanya dapat melayani 1 round-trip selama satu hari. Di Pontianak, untuk route Kubu Padi Pontianak, maupun Ambawang-Pontianak, mulai subuh dan pagi hari, kapal motor meninggalkan desa Kubu Padi/Ambawang) dan tiba di Pontianak jam 10:00, selanjutnya siang hari mereka kembali lagi ke desa.

Pengoperasian motor air sehari-hari adalah sebagai berikut: pemilik motor menyerahkan motor airnya kepada sopir/juragan. Pendapatan yang diperoleh sopir/juragan pada hari itu diserahkan kepada pemilik. Selanjutnya pemilik memberi upah kepada sopir maupun awak kapal.

Dermaga yang berfungsi untuk turun naik penumpang atau barang baik di Pontianak, maupun di Sambas menjadi tanggung jawab pemerintah setempat. tanggung jawab pemerintah tersebut meliputi perencanaan, pengembangan dan pemeliharaan.

Di Pontianak ada 3 dermaga yang masih digunakan, dimana ukuran dan lokasinya dicantumkan pada tabel 1

Tabel 1 Ukuran Dermaga Angkutan Sungai di Pontianak

No	Nama Dermaga	Ukuran	Konstruksi
1	Kapuas Indah	36 x 12 meter	Ferro Coment
2	Kapuas Besar	36 x 12 meter	Ferro Coment
3	Teng Sheng Hie	32 meter	Ferro Coment

Dermaga yang berada di sepanjang tepian sungai, dibangun dan dipelihara oleh masyarakat setempat. Kondisi dermaga ini memprihatinkan karena konstruksinya dari kayu dan minimnya dana untuk pemeliharaan.

Sejak tahun 2001, kewenangan penanganan angkutan air menjadi tanggung jawab kabupaten/kota dimana angkutan air itu beroperasi. Tahun-tahun sebelumnya, angkutan air ditangani oleh kantor Wilayah Perhubungan (kanwil perhubungan) Tingkat-I Kalimantan Barat, yaitu Seksi Lalulintas, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Seksi LALA ASDP).

Dengan semangat otonomi daerah, pelimpahan wewenang mulai diserahkan kepada masing-masing kabupaten/kota. Dengan demikian di tingkat Pemerintah Kota atau Kabupaten, Dinas Perhubungannya juga memiliki Seksi yang menangani lalulintas sungai dan penyeberangan..Karena era otonomi telah berlangsung, kenyataan di lapangan masih terdapat dualisme kewenangan antara pemerintah Kota dengan Pemerintah provinsi.

Dalam kenyataannya masih sering terjadi tumpang tindih kewenangan, di mana instansi vertikal (pemerintah pusat) menyatakan bahwa mereka masih memiliki kewenangan untuk memberikan izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas kabupaten/kota, sementara itu pemerintah daerah provinsi Kalimantan Barat juga menyatakan bahwa pemberian izin tersebut adalah

kewenangan pemerintah provinsi Kalimantan Barat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Uraian di atas melatarbelakangi penulis untuk mengadakan penelitian lebih lanjut dalam bentuk penelitian tesis dengan judul: **PERAN PEMERINTAH DAERAH PROPINSI KALIMANTAN BARAT DALAM PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI AIR TERKAIT DENGAN PEMBERIAN IZIN TRAYEK/IZIN OPERASIONAL BAGI KAPAL PEDALAMAN LINTAS KABUPATEN/KOTA.**

Rumusan masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan Pemerintah Daerah Propinsi Kalimantan Barat Dalam Pengembangan Sistem Transportasi Air Terkait Dengan Pemberian Izin Trayek/Izin Operasional Bagi Kapal Pedalaman Pedalaman Lintas Kabupaten/Kota?
2. Kendala-kendala apa yang di hadapi dalam Pengembangan Sistem Transfortasi Air Terkait Dengan Pemberian Izin Trayek/Izin Operasional Bagi Kapal Pedalaman Pedalaman Lintas Kabupaten/Kota?
3. Upaya-Upaya apa yang di lakukan oleh Pemerintah Propinsi Kalimantan Barat dalam Pengembangan sistem Transfortasi Air Terkait Dengan Pemberian Izin Trayek/Izin Operasional Bagi Kapal Pedalaman Pedalaman Lintas Kabupaten/Kota?

Pembahasan

Sebagaimana diketahui bahwa izin angkutan laut, sungai dan penyeberangan dalam Wilayah Provinsi Kalimantan Barat adalah merupakan

persyaratan untuk melakukan usaha di bidang angkutan laut, sungai dan penyeberangan, hal ini merupakan upaya pemerintah daerah untuk melakukan pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan dalam rangka melayani, melindungi kepentingan masyarakat pemakai jasa di bidang perhubungan laut, sungai dan penyeberangan di mana untuk mencapai tujuan tersebut perlu adanya pengaturan tata cara pengeluaran izin dimaksud dengan penelitian baik administrasi maupun fisik di lapangan yang kemudian hasil dari penerbitan izin dimaksud merupakan salah satu sumber pendapatan daerah guna membiayai penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan di Wilayah Provinsi Kalimantan Barat (rangkuman hasil wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat).

Sedangkan kewenangan dari Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota sebagaimana yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 73 tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau juga diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 58 tahun 2007 tentang perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan No. 73 tahun 2004, khususnya diatur dalam pasal 5 dan pasal 6.

Pada dasarnya dasar kewenangan antara pemerintah daerah provinsi Kalimantan Barat dengan Administrator Pelabuhan adalah sama yaitu Kepmenhub Nomor KM 73 Tahun 2004 dan Permenhub Nomor 58 Tahun 2007, tetapi dalam kenyataan bahwa kedua institusi yang berwenang di bidang angkutan laut, sungai, danau dan penyeberangan sering terjadi konflik mengenai kewenangan pemberian izin.

Dalam melaksanakan pemberian izin operasional/izin trayek bagi kapal angkutan sungai, danau, dan penyeberangan terdapat kendala yang pada akhir

berpengaruh terhadap pelaksanaan pemberian izin dimaksud. Adapun kendala yang dihadapi Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat terkait dengan pemberian izin oprasional/izin trayek angkutan sungai, danau dan penyeberangan kapal pedalaman dikaitkan kewenangan pemerintah pusat (Instansi Vertikal), adalah “sering terjadi dualisasi perizinan operasional kapal pedalaman untuk lintas Rasau Jaya-Teluk Batang karena lintas tersebut melalui jalur sungai dan laut, sehingga administrator pelabuhan menyatakan bahwa hal tersebut menjadi kewenangannya”.

Sementara Administrator Pelabuhan juga mengatakan bahwa kendala yang mereka hadapi terkait dengan pelaksanaan kewenangan di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan, antara lain :

- a. Adanya trayek kapal pedalaman yang diterbitkan dimana kapal tersebut berlayar ke laut.
- b. Terjadinya kecelakaan kapal.
- c. Kapal pedalaman yang akan berlayar ke laut, dari segi konstruksi maupun perlengkapan kapal, persyaratan keselamatan kapal kurang memadai untuk berlayar ke laut (hasil wawancara dengan Kasie Kesyahbandaran Kantor Adpel Pontianak).

Hal senada juga diungkap oleh perusahaan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang mengatakan bahwa kendala yang dihadapi oleh perusahaan terkait perizinan di bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan khususnya menyangkut perizinan operasional/izin trayek kapal pedalaman di Kalimantan Barat adalah sebagai berikut :

1. Masih terdapatnya tumpang tindih dalam penerbitan izin taryek khususnya untuk lintasan Rasau Jaya-Teluk Batang yang diterbitkan oleh Kanpel Teluk Melano.

2. Sering terjadinya pengaturan jaringan trayek yang tumpang tindih.
3. Pengaturan jam keberangkatan yang tidak konsisten/terjadwal.
4. Pengaturan/penetapan tarif yang tidak seragam untuk lintasan yang sama.
5. Persyaratan-persyaratan yang begitu rumit.

Adapun faktor yang menyebabkan timbulnya kendala-kendala tersebut di atas adalah antara lain:

- a. Karena faktor geografis Wilayah antara Rasau Jaya dengan Teluk Batang melintasi sungai dan laut.
- b. Masing-masing pihak belum memahami kewenangan sesuai dengan ketentuan
- c. Kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalbar dengan Administrator Pelabuhan/Kantor Administrasi Pelabuhan (rangkuman hasil wawancara dengan 5 perusahaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan lintas kabupaten/kota di wilayah Kalimantan Barat).

Menurut Administrator Pelabuhan bahwa faktor yang menyebabkan timbulnya kendala tersebut antara lain :

- a. Trayek kapal pedalaman untuk berlayar ke laut timbul karena adanya perbedaan persepsi penetapan yang mana perairan pedalaman dan perairan laut.
- b. Dalam hal terjadinya kecelakaan kapal, khususnya kapal tubrukan antara kapal pedalaman dan kapal laut belum diatur instansi mana yang akan melaksanakan pemeriksaan.
- c. Kapal pedalaman yang akan berlayar ke laut dari segi konstruksi maupun perlengkapan kapal/persyaratan keselamatan kurang memadai faktor penyebabnya adalah kurangnya pengawasan pada saat pembangunan kapal

dan pemeriksaan perlengkapan kapal serta persyaratan keselamatan kapal terutama karena kurangnya pengetahuan pemilik kapal masalah konstruksi sewaktu membangun kapal serta kurangnya pengetahuan dan kesadaran pemilik kapal untuk melengkapi kapalnya serta terbatasnya SDM yang memiliki kompetensi dalam melaksanakan pemeriksaan kapal (Hasil wawancara dengan Kasie Kesyahbandaran Kantor Adpel Pontianak).

Dari uraian di atas terlihat bahwa faktor yang mempengaruhi dalam pemberian izin operasional/izin trayek bagi kapal angkutan sungai, danau, dan penyeberangan di wilayah Kalimantan Barat antara Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat dengan Kantor Administrator Pelabuhan adalah menyangkut kapal tersebut melalui sungai dan laut. Jika hanya melalui sungai saja berarti itu merupakan kewenangan pemerintah provinsi Kalimantan Barat, tetapi jika melewati laut berarti kewenangan Administrator Pelabuhan. Karena rute kapal Telok Melano-Telok Batang-Batu Ampar-Rasau Jaya (PP) melewati laut dan sungai, maka timbullah konflik siapa sebenarnya yang berwenang. Menurut penulis dengan melihat kondisi perairan di Kalimantan Barat, maka untuk rute Telok Melano-Telok Batang-Batu Ampar-Rasau Jaya (PP) lebih tetap jika izin operasional/izin trayek diberikan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat, karena rute tersebut lebih banyak melewati sungai dari pada laut.

Dalam penyelenggaraan suatu urusan/kewenangan suatu institusi, maka sumber daya manusia, sarana dan prasarana serta pendanaan memegang peranan penting, bahkan tidak jarang justru hal ini yang banyak menyebabkan tidak berhasil suatu kegiatan/program yang sudah dirancang. Adapun dukungan SDM, sarana dan prasarana serta pendanaan dalam melaksanakan kewenangan

Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Barat terkait dengan angkutan sungai, danau dan penyeberangan adalah sangat menunjang bagi kelancaran pelaksanaan tugas di bidang usaha angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Di mana SDM Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Barat khususnya Dinas Perhubungan sebagai instansi terkait pelaksana kewenangan tersebut sudah memiliki SDM yang ahli, terampil dan berkualitas serta didukung dengan sarana dan prasarana yang memadai dan handal juga didukung dana yang bersumber dari APBD Provinsi Kalimantan Barat yang cukup (Rangkuman hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Kalbar).

Dalam menghadapi konflik pemberian izin operasional/izin trayek bagi kapal angkutan sungai, danau, dan penyeberangan di wilayah Kalimantan Barat antara Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika dengan Administrator Pelabuhan, maka perlu dilakukan berbagai upaya penyelesaian.

Adapun upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat dalam mengatasi kendala terkait dengan pelaksanaan kewenangan di Bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan yaitu perlu dibuatkan suatu payung hukumnya supaya dalam pelaksanaan tugas di lapangan tidak ada lagi benturan dengan instansi-instansi lainnya, karena masing-masing pihak sudah memahami kewenangan sesuai ketentuan, untuk itu Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat telah membuat Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2007 sebagai pedoman dalam pelaksanaan kewenangan di bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, seharusnya semua pihak tunduk dengan ketentuan yang berlaku terutama terkait dengan pelaksanaan otonomi daerah (Hasil

wawancara dengan Kadis Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Provinsi Kalbar dan Kabag. Rancangan dan Kajian Biro Hukum Setda Kalbar).

Sementara itu pihak Administrator Pelabuhan mengatakan bahwa upaya yang dilakukan dalam mengatasi konflik yang ada, yaitu:

- a. Melaksanakan rapat koordinasi dengan pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota untuk menyamakan persepsi dalam penetapan antara perairan pedalaman dan perairan laut.
- b. Terjadinya kecelakaan kapal khususnya terjadinya kecelakaan kapal tubrukan antara kapal laut dan kapal pedalaman, upaya yang dilakukan tetap melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal tersebut.
- c. Dari segi konstruksi kapal pedalaman yang tidak memenuhi persyaratan kelaikan kapal tidak digunakan untuk berlayar ke laut dan kapal pedalaman dari segi perlengkapan/persyaratan keselamatan yang kurang, diharuskan supaya melengkapinya.
- d. Memberikan pelatihan/penyuluhan kesyahbandaran tingkat dasar untuk meningkatkan SDM Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota sehingga kedepan tidak terjadi lagi benturan tentang melaksanakan tugas di lapangan (Hasil wawancara dengan Kasie Kesyahbandaran Kantor Adpel Pontianak).

Sedangkan pihak perusahaan angkutan menyarankan upaya-upaya yang harus dilakukan oleh Instansi terkait dalam mengatasi berbagai kendala mengenai perizinan di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan di Kalimantan Barat adalah sebagai berikut:

1. Agar melakukan rapat-rapat koordinasi dengan Instansi terkait dan Asosiasi Gapasdap (Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan).
2. Agar mensosialisasikan kepada Pengusaha/pemilik kapal pedalaman bila ada peraturan-peraturan yang baru.
3. Agar melakukan monitoring tentang kondisi prasarana secara kontinue.
4. Agar meningkatkan pengetahuan dan keterampilan SDM di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan (Rangkuman hasil wawancara dengan 5 pengusaha angkutan sungai, danau, dan penyeberangan di wilayah Kalimantan Barat)..

Adapun koordinasi antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat dengan Pemerintah (pusat) dan Pemerintah kabupaten/kota terkait pelaksanaan kewenangan di Bidang Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan yaitu dengan memprogramkan anggaran APBD tahun 2009 ini ada kegiatan untuk melaksanakan rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Perhubungan Se Kalimantan Barat yang menjadi Nara Sumbernya dari Departemen Perhubungan Republik Indonesia khususnya Bidang transportasi Darat, Laut, Sungai dan Penyeberangan serta Transportasi Udara yang sudah dilaksanakan pada Triwulan III ini di Pontianak.

Adapun terjadi perselisihan/konflik antara pemerintah Provinsi Kalimantan Barat, Pemerintah Pusat (Instansi vertikal) dan pemerintah Kabupaten/Kota terkait dengan pelaksanaan kewenangan di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan yaitu perselisihan atau kesalahan memahami aturan sehingga terjadi dualisasi perizinan untuk menerbitkan izin operasional/izin trayek untuk lintas Rasau Jaya-Teluk Batang dikarenakan untuk jalur tersebut

dapat ditempuh melalui sungai dan laut sehingga Administrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan (Instansi Vertikal) mengklaim bahwa perizinannya menjadi kewenangan karena pelayaran tersebut melalui laut, sedangkan Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat (Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat) mengeluarkan/menerbitkan izin operasional/izin trayek untuk lintas Rasau Jaya-Teluk Batang merupakan lintasan antar Kabupaten/Kota dalam Provinsi yang menjadi kewenangannya sesuai peraturan yang ada.

Perselisihan yang hampir sama juga terjadi antara Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat (Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat) dengan Pemerintah Kabupaten/Kota (Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota) terjadi karena menolak pemberlakuan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2007 disebabkan segala kewenangan di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan tersebut menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi (Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat) khususnya untuk penerbitan Dokumen Kapal dengan ukuran di atas GT 7, di mana untuk kapal dengan ukuran di bawah GT 7 yang beroperasi di dalam wilayah Kabupaten/Kota menjadi kewenangannya.

Adapun faktor-faktor yang menjadikan perselisihan/konflik tersebut adalah di mana masing-masing pihak tersebut belum memahami kewenangan sesuai ketentuan yang ada dan adanya ego sektoral bahwa merekalah yang berwenang dalam memberikan perizinan, kemudian faktor yang lebih utama lagi masalah PAD yang menjadi sumber pendapatan daerah tersebut.

Adapun penyelesaian perselisihan tersebut perlu diadakan rapat-rapat koordinasi yang difasilitasi oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat (Biro Hukum Provinsi Kalimantan Barat) untuk penjelasan lebih lanjut kepada Admonitrator Pelabuhan/Kantor Pelabuhan dan pemerintah Kabupaten/Kota Se

Kalimantan Barat tentang Kewenangan Provinsi Kalimantan Barat sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 dan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2007.

Untuk mengatasi konflik yang muncul, sudah sering dilakukan rapat-rapat kordinasi dan saat ini sudah dilakukan penelitian, sehingga penyelesaiannya sudah hampir mengarah pada suatu kesimpulan yaitu untuk menerbitkan surat izin trayek/operasional untuk lintasan antar Kabupaten/Kota dalam Provinsi Kalimantan Barat seperti lintasan Rasau Jaya-Teluk Batang-Teluk Melano (PP) diterbitkan oleh instansi yang berwenang sesuai aturan yang ada yaitu Gubernur dalam hal ini Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat, karena setelah diteliti dan diadakan peninjauan lapangan untuk lintasan Rasau Jaya-Teluk Batang-Teluk Melano masih melewati selat bukan wilayah laut, sedangkan trayek/lintasan Rasau Jaya-Batu Ampar untuk penerbitan izin trayek/operasionalnya oleh Pemerintah Kabupaten Kubu Raya (Dinas Perhubungan Kabupaten Kubu Raya), karena merupakan trayek/lintasan dalam kabupaten demikian juga untuk menentukan tarif penumpang kelas ekonomi bagi kapal-kapal angkutan sungai, danau dan penyeberangan untuk trayek/lintasan antar Kabupaten/Kota dalam Provinsi ditetapkan oleh Gubernur sedangkan untuk trayek/lintasan dalam kabupaten ditetapkan oleh Walikota/Bupati setempat sesuai dengan peraturan yang ada.

Kesimpulan

1. Transportasi Sungai sangat berpotensi untuk dikembangkan di Kalimantan Barat. Pengembangan transportasi di sungai Kapuas, Kalimantan Barat memerlukan studi yang komprehensif dengan melihat berbagai aspek yang berada pada sungai kapuas, seperti: kondisi laulintas, volume lalu-lintas,

karakteristik penumpang, kepemilikan operasi angkutan, kondisi prasarana fisik transportasi, serta kelembagaan angkutan air.

2. Pelaksanaan Pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di Kalimantan Barat dilaksanakan sesuai dengan Kepmenhub Nomor KM. 73 Tahun 2004 Jo Permenhub Nomor 58 Tahun 2007, dan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 9 Tahun 2007, di mana kewenangan pemberian izin berada di tangan Gubernur. Sedangkan kewenangan Administrator Pelabuhan hanya menyangkut kapal-kapal yang melewati laut saja, tidak termasuk angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.
3. Faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di Kalimantan Barat dikaitkan dengan kewenangan Administrator Pelabuhan, antara lain:
 - a. Karena faktor geografis Wilayah antara Rasau jaya dengan Teluk Batang melintasi sungai dan laut,
 - b. Masing-masing pihak belum memahami kewenangan sesuai dengan ketentuan,
 - c. Kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalbar dengan Administrator Pelabuhan/Kantor Administrasi Pelabuhan
2. Upaya yang dilakukan oleh instansi terhadap tumpang tindih dalam pemberian izin trayek/izin operasional bagi kapal pedalaman lintas Kabupaten/Kota di wilayah Kalimantan Barat, adalah dengan:
 - a. Melakukan rapat-rapat koordinasi dengan Instansi terkait dan Asosiasi Gapasdap (Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan).
 - b. Melakukan sosialisasi kepada Pengusaha/pemilik kapal pedalaman bila ada peraturan-peraturan yang baru.

- c. Melakukan monitoring tentang kondisi prasarana secara kontinue.
- d. Meningkatkan pengetahuan dan keterampilan SDM di bidang angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
- e. Melakukan peninjauan di lapangan dan mengkaji masalah yang menjadi konflik.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Ali, 1986, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Bachsan Mustafa, 1985, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Alumni, Bandung.
- Baharuddin Lopa, 1984, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- C.S.T. Kansil, 1977, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, PN. Balai Pustaka, Jakarta.
- Hussey Umar, 2001, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan Bekerjasama Dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta.
- Imam Sjahputra Tunggal, dkk., 1997, *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran Dan Penerbangan di Indonesia*, Harvarindo, Jakarta.
- Indoharto, 1991, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Sinar Harapan, Jakarta.
- Litvack, Jennie and Jessica Seddon, editors, 1999, *Decentralization-Briefing Notes*, World Bank Institute.
- Marbun, S.F., 1997, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta.
- dan Moh. MahfudMD., 1987, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta.
- Marcus Lukman, 2001, *Penerapan statistika Non Parametrik Dalam Penelitian*, Diktat Ajar Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Surabaya.
- Philipus Mandiri Hadjon, 1994, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Prajudi Admosudirdjo, 1981, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1985, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sadu Wasistiono, dkk., 2002, *Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Soleman B. Taneko, 1993, *Pokok-Pokok studi Hukum Dalam Masyarakat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

- Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- , 1993, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- , dan Sri Mamoedji, 2003, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Jakarta.
- Soerojo Wignjodipoero, 1988, *Pengantar Ilmu Hukum*, CV. Mas Agung, Jakarta.
- Spelt dan Ten Berge (disunting oleh Philipus M. Hadjon), 1993, *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika, Surabaya.
- Sudikno Mertokusumo, 1996, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- Tjuk Sukardiman, 2002, *Kebijakan Departemen Perhubungan Dalam Pengelolaan Wilayah Laut (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Tubagus Aat syafa'at, 2002, *Peluang Pengelolaan Pelabuhan Oleh Pemerintah Kota Cilegon (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Victor Situmorang, 1989, *Dasar-dasar Hukum Administrasi Negara*, Bina Aksara, Jakarta.